

SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

5° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 9 MARZO 1988

Presidenza del Presidente BERNARDI

INDICE

Disegni di legge in sede deliberante

«Integrazione all'articolo unico della legge 26 luglio 1984, n. 415, di modifica dell'articolo 1 della legge 7 aprile 1976, n. 125, relativa alla disciplina della circolazione stradale nelle aree aeroportuali» (475), d'iniziativa dei senatori Libertini ed altri

(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE	Pag. 1, 2, 3 e <i>passim</i>
GHINAMI, sottosegretario di Stato per i trasporti	4
MARIOTTI (FEE)	4
PICANO (DC)	3
REZZONICO (DC), relatore alla Commissione ...	2, 3, 5
SENESI (PCI)	3
ULIANICH (Sin. Ind.)	2, 3, 5
VISCA (PSI)	2, 3, 5
VISCONTI (PCI)	2, 3

I lavori hanno inizio alle ore 9,40.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

«Integrazione all'articolo unico della legge 26 luglio 1984, n. 415, di modifica dell'articolo 1 della legge 7 aprile 1976, n. 125, relativa alla disciplina della circolazione stradale nelle aree aeroportuali» (475), d'iniziativa dei senatori Libertini ed altri
(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Integrazione all'articolo unico della legge 26 luglio 1984, n. 415, di modifica dell'articolo 1 della legge 7 aprile 1976, n. 125, relativa alla disciplina della circolazione stradale nelle aree aeroportuali», d'iniziativa dei senatori Libertini, Baiardi, Brina, Gianotti, Lotti, Nespolo e Visconti.

Come i colleghi ricordano, il disegno di

legge è stato già esaminato, in sede referente, dalla nostra Commissione che, il 24 febbraio scorso, ne ha chiesto il trasferimento alla sede deliberante.

Prego il relatore alla Commissione di illustrare il disegno di legge.

REZZONICO, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, il disegno di legge in oggetto viene riportato all'attenzione della Commissione in sede deliberante, dopo essere già stato esaminato in una prima fase in sede referente, giusta l'autorizzazione avuta dalla Presidenza del Senato.

Esso prevede una regolamentazione diversa del servizio di auto pubbliche negli aeroporti, visto che attualmente possono esercitare detto servizio soltanto coloro che hanno avuto licenza specifica da parte del comune che risulti inserito nell'area aeroportuale. Il disegno di legge prevede che possono esercitare attività di trasporto pubblico mediante apposita licenza tutti coloro che ottengono una autorizzazione anche da parte dei comuni capoluogo del territorio nel quale è insediato l'aeroporto. Il riferimento all'aeroporto di Torino-Caselle, che compare nella relazione che accompagna il disegno di legge, è soltanto esemplificativo; in effetti si tratta di innovare in maniera generalizzata da questo punto di vista. In tal modo si intende superare la grave situazione di disagio che molto spesso degenera in «guerra guerreggiata» tra tassisti di comuni diversi e procedere ad una liberalizzazione che andrebbe a vantaggio di tutta l'utenza e del servizio aeroportuale.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

ULIANICH. Desidero chiedere al relatore una specificazione riguardo a questi aeroporti di livello internazionale che sarebbero situati in comuni di piccole dimensioni. Il senatore Rezzonico ha rilevato come nella relazione al disegno di legge il caso dell'aeroporto di Torino-Caselle sia citato soltanto a titolo esemplificativo. A me interesserebbe sapere quali altri aeroporti potrebbero essere interessati, perchè è opportuno che la legge tenga conto di altre situazioni analoghe.

VISCA. Vorrei chiedere al relatore se ha preso visione del ricorso presentato al TAR da parte di alcuni tassisti dei comuni circostanti l'aeroporto di Torino-Caselle (Caselle, San Francesco al Campo, San Maurizio Canavese) in merito al quale il TAR si era pronunciato favorevolmente.

Mi risulta inoltre che con il disegno di legge al nostro esame si modificherebbe sostanzialmente la composizione della «squadra» che oggi svolge la sua attività presso l'aeroporto di Torino-Caselle. In effetti, con questa normativa i tassisti del comune di Torino farebbero la parte del leone e si escluderebbero i tassisti degli altri comuni circostanti e vicini. Va, inoltre, tenuto presente che si tratta di piccoli comuni e che i problemi sono insorti per il mancato accordo al fine della costituzione di un consorzio di tassisti.

In realtà, si potrebbe cercare di far raggiungere un accordo sulla base di un protocollo analogo a quello utilizzato presso l'aeroporto di Milano-Malpensa. È un aspetto al quale va dedicata la massima attenzione al fine di non creare un fermento negativo che sarebbe portatore di gravi conseguenze anche su noi parlamentari che rappresentiamo quelle zone.

VISCONTI. Ringrazio innanzi tutto il relatore che ha puntualmente esplicitato lo scopo del disegno di legge. L'esempio addotto nella relazione può essere senz'altro esteso ad altri aeroporti internazionali, e per questo siamo disposti a modificare eventualmente il testo della relazione, che, in tal modo, potrebbe soddisfare anche le osservazioni del senatore Ulianich.

REZZONICO, *relatore alla Commissione*. Oltre all'aeroporto di Torino-Caselle, sono coinvolti in questo disegno di legge l'aeroporto internazionale di Milano-Linate, per il quale le licenze di trasporto pubblico sono rilasciate dal comune di Peschiera Borromeo, e l'aeroporto di Milano-Malpensa, per il quale le licenze sono rilasciate dal comune di Gallarate.

Quella esistente in questi aeroporti è oggettivamente una situazione di disagio: il numero dei taxi è inadeguato rispetto alle esigenze dell'utenza e non è accettabile che in aeroporti

internazionali si debba formare una lunga fila di attesa. Mi rendo conto, altresì, che quella contenuta nel provvedimento rischia di diventare una liberalizzazione selvaggia. Forse potremmo introdurre - è una proposta che sottopongo all'attenzione dei colleghi - il principio di contingentare il numero dei taxi le cui licenze sono rilasciate dal comune capoluogo.

Cioè, se i tassisti con licenza rilasciata dal comune di Milano fossero indiscriminatamente autorizzati ad esercitare questo servizio presso l'aeroporto di Linate o quello della Malpensa, si creerebbe una distorsione nel sistema del servizio pubblico non di linea. Si potrebbe assegnare al comune capoluogo, sentiti i comuni sui quali insiste l'aeroporto, la determinazione del numero delle licenze per il servizio presso le sedi aeroportuali.

VISCA. Si complicherebbe la situazione.

PRESIDENTE. Si potrebbe delegare al Presidente della Regione la competenza a disciplinare tariffe e condizioni di trasporto.

REZZONICO, *relatore alla Commissione*. Il provvedimento potrebbe prestarsi ad una interpretazione estensiva nel senso che alle Regioni spetti determinare il numero delle licenze abilitate al servizio presso l'impianto aeroportuale.

VISCONTI. Oltre al problema del numero delle licenze, c'è quello dell'uso che si fa di queste licenze predisponendo un servizio *ad hoc*. È la turnazione che si deve fare.

ULIANICH. Su questo argomento occorre essere estremamente puntuali. Prendiamo il caso dell'aeroporto internazionale di Fiumicino a Roma: c'è ogni giorno un determinato contingente di tassisti autorizzati a stazionare di fronte a tale aeroporto; nessun altro tassista può farlo. Può capitare peraltro che il tassista «x» non di servizio all'aeroporto incontri un cliente che intenda andare a Fiumicino, egli però non è autorizzato a permanere dinanzi alla stazione aeroportuale. Se consideriamo un altro aeroporto internazionale sul quale gravitano i tassisti poniamo di Torino, una parte dei

quali sarebbe autorizzata ad effettuare ogni giorno il servizio di piazza, in base a quale calcolo si potrebbe decidere quanti tassisti del comune «y» e quanti del comune «z» dovrebbero in un certo giorno stazionare di fronte all'aeroporto? Il discorso non è semplice; l'articolo unico non è abbastanza preciso e direi che è necessario escogitare qualche altro elemento per ovviare alla complessità della situazione. Non vorrei che con una dizione troppo generica si creassero i presupposti non per una soluzione ma per un aggravamento delle difficoltà.

Era questo il problema che volevo sottoporre alla vostra attenzione; non ho, comunque, ancora trovato una soluzione per districare tutti questi problemi.

PICANO. Sarebbe opportuno dare un'indicazione alle Regioni che rilasciano le licenze.

PRESIDENTE. La Regione non rilascia le licenze.

PICANO. Nel disciplinare il rilascio delle licenze, si dovrebbe tener conto dello spazio territoriale del comune compreso nell'area aeroportuale; può darsi che quasi tutta l'area di un aeroporto riguardi un comune e solo per un lembo un altro comune.

Sono convinto che il testo sia sufficiente ad attribuire al presidente della Regione il potere di regolamentare anche la turnazione, la ripartizione comune. Se si vogliono, però, proporre modifiche, sarebbe opportuno presentare formalmente gli emendamenti. Ad ogni modo ho capito lo spirito delle osservazioni che sono state fatte.

ULIANICH. Vorrei far presente che vengono determinati i contingenti di presenza agli aeroporti senza che i presidenti delle Regioni intervengano per risolvere il problema. Questo è il motivo per cui a me sembra che il disegno di legge così come è stato formulato non offra soluzioni a questo insieme di problematiche.

SENESI. Alla regione Lombardia questo problema è stato affrontato e non è così complesso: esiste l'apposita commissione regionale, sono previste le associazioni dei tassisti, che decidono il contingentamento del

servizio e il sistema tariffario. Ritengo, quindi, che si possano dare indicazioni alle Regioni per formulare un regolamento speciale, ma non possiamo contingentare ciò che rientra nelle competenze della Regione, sarebbe una forzatura, una violazione del mandato previsto nel decreto n. 616 del 1977. Se si vuole che le Regioni approvino un regolamento speciale per le sedi aeroportuali, si può inserire nel testo una disposizione solo in tal senso. Abbiamo, tra l'altro, una indicazione nel disegno di legge-quadro sul servizio pubblico non di linea dove viene ripreso questo argomento. Alle Regioni con sedi aeroportuali spetterebbe la disciplina del sistema tariffario e degli orari di intesa con la commissione competente.

MARIOTTI. Tra le varie considerazioni che sono state fatte mi ha colpito in particolare l'osservazione del senatore Ulianich. Ritengo lodevole l'iniziativa dei presentatori del disegno di legge, ma devo far presente che si sta esaminando una materia complessa. Credo che si tratti del tentativo di risolvere uno dei tanti problemi collegati alla gestione di questo servizio pubblico, che assume sempre maggiore importanza nel paese e che si trova ad affrontare questioni nuove.

Il traffico nelle città cresce in maniera esponenziale; è verificabile sia nella capitale che in altre città quali siano i problemi che insorgono e che si aggiungono a quelli tradizionali.

Ora, il nostro compito è quello di produrre una norma che dia garanzie maggiori all'utenza non privando la categoria di garanzie e di diritti e magari cercando di migliorare le condizioni nelle quali operano i titolari di licenza o i dipendenti; in generale, coloro che svolgono il servizio.

Non ho problemi ad esprimere un parere positivo sul disegno di legge con gli emendamenti che vengono proposti. La mia preoccupazione nasce dal fatto, nell'imminenza dell'esame del provvedimento di carattere generale, di varare una legge che potrebbe ingenerare qualche contraddizione e produrre effetti collaterali oggi difficilmente individuabili ma che - lo dico per esperienza - quando si affrontano materie di questo genere molto

spesso si creano. La mia proposta - ovviamente non preclusiva di decisioni che i colleghi vorranno assumere - va nel senso di un maggiore approfondimento della materia, anche in relazione all'esame del disegno di legge-quadro cui faceva riferimento la collega Senesi. Ciò nel tentativo di dare una risposta più organica, cioè di inserire il provvedimento in un contesto più organico che non sia quello di un provvedimento che può accontentare alcune zone e creare, invece, scontento e disservizi in altre.

PRESIDENTE. Senatore Mariotti, personalmente ho qualche perplessità circa questo ripensamento sulla materia inteso come rinvio all'esame del disegno di legge-quadro che probabilmente, vista l'esperienza della Camera, avrà un *iter* lungo e tormentato. In definitiva, in questo momento il nostro compito è di fissare un regolamento in ordine agli episodi verificatisi negli aeroporti di Torino-Caselle e Milano-Malpensa, anche se per quest'ultimo è già stata trovata una soluzione che necessita ora solo di una veste giuridica.

Comunque, se si ritiene necessario un momento di riflessione per tentare di individuare un testo migliore, non ho nulla da obiettare, ma vorrei che anche il rappresentante del Governo si esprimesse su questo punto.

GHINAMI, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Desidero innanzi tutto rilevare l'importanza e l'urgenza del provvedimento in esame, suffragate anche dal fatto che in questo momento sono giacenti alla Camera altri due provvedimenti che ugualmente mirano a disciplinare questo settore e che fanno riferimento all'aeroporto di Caselle, il più direttamente, e forse l'unico, investito da questi problemi.

Circa le giuste preoccupazioni espresse dagli onorevoli senatori, ritengo esaustivo l'articolo unico del disegno di legge in quanto è già prevista la competenza del presidente della Regione a regolamentare le esigenze del servizio. D'altra parte, al Governo sembra che nessuno come il presidente della Regione, che è così vicino alle singole realtà e ai problemi della propria zona, sia in condizione di regolamentare il servizio stesso.

Concludo sottolineando ancora una volta l'urgenza che il provvedimento in esame sia rapidamente approvato, soprattutto in considerazione del disservizio che si registra nell'aeroporto di Caselle.

ULIANICH. Signor Presidente, nel tentativo di dare risoluzione alle questioni sollevate desidero presentare un emendamento tendente a modificare l'articolo unico, sostituendo le parole: «sentita l'apposita commissione regionale» con le altre: «sentiti l'apposita commissione regionale e i comuni interessati».

A me pare che in questo modo le questioni da me sollevate trovino soluzione e quindi sono perfettamente d'accordo per dare via libera all'approvazione del disegno di legge.

REZZONICO, *relatore alla Commissione*. Il parere del relatore è favorevole all'emendamento testè illustrato dal senatore Ulianich, in quanto con la nuova formulazione si consente al presidente della Regione di comporre le esigenze prospettate dalle varie amministrazioni locali e riproposte dai tassisti locali.

VISCA. Devo dire che sull'emendamento preannunciato dal senatore Ulianich non sussistono da parte mia motivi di perplessità, perchè sostanzialmente collima in parte con quanto avevo detto nel mio primo intervento. Mi rimangono però i dubbi su alcuni aspetti sui quali ritengo necessario effettuare al più presto alcuni approfondimenti, e pertanto chiedo un rinvio del seguito della discussione.

PRESIDENTE. In armonia con lo stile di lavoro della Commissione, per cui si cerca sempre di conciliare le diverse esigenze, non facendosi osservazioni, il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 10.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Consigliere parlamentare preposto all'Ufficio centrale

e dei resoconti stenografici

DOTT. ETTORE LAURENZANO